Аляскинская версия

Юрий Сальников

SHOUT
SHARE
IT

- Сальников Юрий

Сальников Юрий
Аляскинская версия

Юрий САЛЬНИКОВ

Аляскинская версия

ПОДРОБНОСТИ, ДОКАЗАТЕЛЬСТВА, СОМНЕНИЯ, ПОИСКИ

13 августа 1938 года, ровно через год после исчезновения в Арктике четырехмоторного самолета Н-209 с экипажем из шести человек во главе с Героем Советского Союза Сигизмундом Леваневским, в центральных газетах было опубликовано правительственное сообщение. Вот его основная часть:

"Правительство СССР организовало поиски экипажа самолета Н-209 по всей трассе его полета, как со стороны берегов Аляски и Северной Канады, так и со стороны советского сектора Арктики. За время поисков было совершено два полета до Северного полюса, ряд полетов на продолжении трассы в сторону Америки, полет с Земли Франца-Иосифа к берегам Гренландии (куда дрейф мог отнести остатки самолета) и другие.

Полеты не дали результатов, самолет Н-209 не был обнаружен. Правительство опросило Героев Советского Союза - летчиков и полярных исследователей - о возможности и целесообразности дальнейших поисков. По единодушному их мнению, дальнейшие поиски не имеют никаких шансов на успех, и экипаж самолета Н-209 следует считать погибшим.

В связи с этим Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановил: дальнейшие поиски самолета Н-209 прекратить.

Правительство СССР разделяет со всем советским народом скорбь о потере наших дорогих товарищей, мужественных советских летчиков, товарищей С. А. Леваневского, Н. Г. Кастанаева, В. И. Левченко, Г. Т. Побежимова, Н. Н. Годовикова и Н. Я. Галковского и выражает их семьям свое глубокое соболезнование. Правительство постановило:

1. Для увековечения памяти товарищей С. А. Леваневского, Н. Г. Кастанаева, В. И. Левченко, Г. Т. Побежимова, Н. Н. Годовикова и Н. Я. Галковского воздвигнуть памятник в Москве...

Правительство постановило назначить семьям погибших членов экипажа самолета Н-209 пенсию в повышенном размере и выдать семьям погибших единовременное пособие..."

Так была поставлена точка в грандиозной эпопее, привлекшей к себе внимание миллионов людей на Европейском и Североамериканском континентах. В правительственном сообщении высказывалось следующее предположение: "... вся

обстановка указывала на то, что произошла катастрофа в воздухе и самолет, по всей вероятности, разбился, а не совершил посадку".

Ныне здравствующий участник поисков Савва Алексеевич Смирнов, лауреат Государственных премий в области радиотехники, а тогда - молодой радиоинженер, командированный на стажировку в США и отправленный в те дни постпредством на Аляску, вспоминает, что сведений о катастрофе в воздухе не было. Самолет мог обледенеть и совершить вынужденную посадку на лед или уйти под лед через полынью.

Ближе к официальному предположению мнение участника трансполярных перелетов Георгия Филипповича Байдукова, который считает, что из-за продольной неустойчивости самолета и обледенения в кабине могла начаться тряска, и самолет... развалился на части. Однако это только предположения.

Все еще не удалось обнаружить архив штаба перелета (если он существует вообще) или найти неизвестные радиограммы...

Много было высказано догадок о том, что произошло с самолетом, после опубликования в широкой печати радиограммы 1, которая звучала так: "...крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600. Идем в сплошной облачности. Ждите. Предполагаем совершить посадку 3400. Леваневский". Эта радиограмма дана была радистом Н. Галковским после прохождения Северного полюса и полностью принята в Фэрбенксе. Наиболее неожиданное толкование финальных строк радиограммы предложил научный сотрудник из Дубны Евгений Марусяч. Он считает, что "34" - это меридиан, проходящий через Гренландию, а "00" - неизвестная точка приземления по меридиану. Гренландия - ближайшая земля от места, где отказал правый крайний мотор (примерно 700 километров). Марусяч считает, что Н-209 повернул более чем на 90 градусов и направился к Гренландии, где сумел найти ровную площадку, благополучно приземлился, механики отремонтировали неисправный мотор, самолет снова взлетел и направился к Аляске. Но из-за нехватки бензина упал между островками Спай и Тэтис в устье реки Колвилл на глазах эскимосов с мыса Оликток (Аляска). Получилась довольно стройная цепочка, но в ней несколько неизвестных: мог ли самолет дотянуть до Гренландии, мог ли экипаж найти ровную площадку для посадки и мог ли, наконец, самолет взлететь?

1 См. очерки Ю. Сальникова "Релел" не отвечал". - "Вокруг спета" № 6, 7 за 1979 год и "Неизвестный квадрат Леваневского" - № 1 за 1981 год.

Но гипотеза заявлена, и ее необходимо проверить.

В те дни, когда готовилось правительственное решение о прекращении поисков, на Аляске находился американский священник Гомер Келлемс. На небольшой шхуне он совершил путешествие из Калифорнии к мысу Барроу и доставил памятник в честь погибших здесь американских летчиков знаменитого Вилли Поста и штурмана Билли Роджерса. В августе 1935 года этот экипаж предполагал стартовать из США через Северный полюс в СССР и разбился во время тренировочного полета.

Экспедиция установила памятник на месте гибели экипажа и собиралась отплыть домой. Тогда-то, во время прощального ужина, начальник радиостанции мыса Барроу Стэнли Морган и рассказал Келлемсу, что год назад несколько эскимосов видели у побережья, между островами Спай и Тэтис, как "большой предмет дважды коснулся поверхности воды и в третий раз упал в лагуну".

В оставшиеся до прихода льдов дни Келлемс пытался искать упавший самолет... кошкой. Надеялись зацепить что-нибудь на дне того участка, на который указали эскимосы. Благо, что глубина была всего от 7 до 15 метров. Судно пыталось галсами покрыть исследуемый район. Но на горизонте появились льды, а шхуна не была приспособлена к арктическим условиям, и работу пришлось свернуть.

Весной 1939 года Келлемс встретился с сотрудником советского посольства Симоном Бельским и рассказал о своих поисках. Тот попросил американца подробно изложить все на бумаге. Келлемс описал свои приключения на 27 страницах и предложил нашей стране свои услуги для организации совместной поисковой экспедиции. Но, по всей видимости, внутренняя обстановка в нашей стране, да и международная ситуация не располагали тогда к поискам исчезнувшего самолета...

Отчет Келлемса попался мне на глаза несколько лет назад в Архиве внешней политики МИД СССР. Его привез в Москву посланник СССР в США Константин Уманский, занимавшийся в предвоенные годы по поручению советского посла в США Александра Антоновича Трояновского перелетами Чкалова, Громова и Леваневского...

Так через полвека у нас оказался документ, дающий право на существование аляскинской версии. Хотя некоторые основания для этой версии появились раньше, после публикаций в советских и американских газетах (август 1937 года) и выхода в свет книги известного американского полярного исследователя Вильялмура Стефансона "Неразгаданные тайны Арктики" (1948 год), где приводился такой факт: эскимосы с острова Бартер (около 300 километров к востоку от мыса Барроу) слышали звук

пролетевшего самолета, но не могли его увидеть из-за низкой облачности.

Это подтверждает и участник поисков самолета Леваневского Роберт Рэндалл, один из знаменитых полярных летчиков Канады. Он специально приземлялся на Бартере в августе 1937 года, и эскимосы говорили ему, что слышали звук самолета 15 (!) августа.

Но самолет Н-209 ждали в Фэрбенксе 13 августа во второй половине дня. Значит, борясь с обледенением и потерей высоты, самолет мог совершить вынужденную посадку. Если посадка и произошла благополучно, на надежном ледяном поле, без поломок, то шансов для взлета почти не было - для этого нужна ровная, длинная полоса без трещин и бугров...

Однако встречи с бывалыми полярными летчиками укрепили меня во мнении, что аляскинскую версию все-таки обязательно надо проверить. Так, известный полярный штурман Валентин Иванович Аккуратов сказал полушутя-полусерьезно: "В Арктике всякое бывает!"

Но как можно попасть во внутренние территориальные воды США с координатами 71 градус северной широты и 149 градусов западной долготы?

Нужно было найти в США энтузиаста, который бы загорелся желанием помочь нам. Такой человек нашелся - и опять в Калифорнии. Помог случай.

Несколько лет назад газета "Воздушный транспорт" организовала экспедицию по поискам старых самолетов, которую возглавлял инженер Евгений Коноплев, мой хороший знакомый. Его группе удалось отыскать и вывезти сохранившиеся экземпляры самолетов Р-5, АНТ-4, АНТ-6 с Дальнего Востока, Севера, из Средней Азии.

Однажды он показал мне письмо из США, подписанное конгрессменом Р. Паккардом, который просил оказать содействие своему избирателю, калифорнийцу В. Курильчику. Ветеран авиации, ныне пенсионер, Вальтер Курильчик хотел найти на территории СССР американский бомбардировщик Б-25, который в феврале 1942 года участвовал в бомбежке Токио и затем совершил вынужденную посадку, хотя и вполне удачную, на территории СССР, на аэродроме севернее Владивостока.

Ответное письмо конгрессмену подписал генерал-полковник авиации Георгий Филиппович Байдуков. В конце письма он приглашал Вальтера Курильчика принять участие в поисках самолета Леваневского у побережья Аляски.

Завязалась переписка. Мы убедились, что нам улыбнулось счастье. Вальтер Курильчик оказался весьма деятельным

человеком, проявил живейший интерес и недюжинные организаторские способности. Он сумел убедить руководство крупной нефтяной компании АРКО ("Атлантик Ричфилд ойл-компани" ведет изыскательские работы на шельфе Аляски) оказать ему помощь. Курильчик слетал на своем маленьком спортивном самолете на Аляску, чтобы провести разведку. Сначала сильные ветры, потом туман в районе островов не дали возможности визуально ознакомиться с местом предстоящих поисков. Неудача не разочаровала его. Он понял, что необходимо как можно больше узнать о туманах, направлениях ветров, течениях, перемещениях морского дна. Курильчик засел в библиотеках, архивах, связывался со специалистами по авиационным катастрофам, по подводным поискам, внимательно прочитал газетные материалы 1937-1938 годов по поискам самолета Леваневского. Потом собрал небольшую группу специалистов и в 1986 году, в августе, когда лед уходит от островов Спай и Тэтис, на личные средства снарядил небольшую экспедицию. Это была "разведка боем". Вальтер хотел уточнить границы районов поисков. АРКО предоставила некоторые транспортные и поисковые средства. Штормовой ветер, снегопады, волнение на море - все это заставляло группу Курильчика трудиться без отдыха. Очевидно, работа сплотила маленький коллектив, потому что Вальтер написал Байдукову и мне, что всех его друзей увлекла аляскинская версия, что ее нужно обязательно проверить до конца и что беда - в ограниченности материальных средств. Интонация писем была оптимистической...

Вскоре мне представилась возможность встретиться с Вальтером. В июне 1987 года я и оператор Дмитрий Серебряков летали в США для съемок документального фильма, посвященного 50-летию трансполярных перелетов, и вместе с официальной делегацией Общества дружбы "СССР - США" участвовали в открытии первого на калифорнийской земле памятника в честь советских летчиков Громова, Юмашева и Данилина.

Я позвонил Курильчику из Нью-Йорка, рассказал о нашем маршруте, и мы договорились встретиться в Сан-Джасинто - городке, возле которого приземлился когда-то громовский экипаж и где теперь должны были происходить большие торжества...

В Сан-Джасинто приехали поздно вечером, а в восемь утра в номере гостиницы, где мы жили, раздался звонок: симпатичный голубоглазый мужчина с седыми волосами и несколько взволнованная женщина внимательно смотрели на меня:

- Юрий?

- Да, Юрий.

Мы радостно улыбаемся, пожимаем руки, обнимаемся с Курильчиком. Никогда бы не подумал, что ему 65 лет - загорелый, ловкий в движениях, он выглядит, по крайней мере, лет на десять моложе.

Я вручил ему несколько редких фотографий Леваневского, и, пока он их рассматривал, мы с оператором приготовили аппаратуру для съемок.

Вальтер извлек из папки две карты - фрагмент побережья Аляски и островов Тэтис и Спай. С воодушевлением посмотрел на нас и начал говорить, словно продолжая прерванный рассказ:

- Между островами - пять миль. От мыса Оликток до острова Тэтис -порядка 6-6,5 мили. По моим расчетам, самолет упал в воду посредине между островами. Если вы посмотрите на карту и прочертите от острова Тэтис линию прямо на восток (а именно в этом направлении летел здесь Н-209), то через 1,8 мили как раз попадете в район, где самолет упал в воду. В государственной комиссии по изучению океанов и атмосферы мне сказали, что в этом районе наблюдается перемещение песка на дне, есть сильные течения в направлении юго-запада. Поэтому появилось предположение, что самолет мог переместиться примерно на одну милю от места своего падения...

АРКО проводила магнитные исследования в этом районе несколько лет назад, и у компании есть данные о наличии металлических объектов, но они не идентифицированы. Когда я рассказал инженерам фирмы о возможном падении самолета, они согласились, что те данные могут содержать информацию о самолете, поэтому необходимо более детальное обследование этого района. Таким образом, в этом месте мы будем искать обломки самолета, а вот здесь, через милю, основную конструкцию, - он показал точку на карте.

- Вы уверены, что это самолет Леваневского?

- Могу сказать, что сейчас уверен на 90 - 95 процентов. Мои друзья ищут свидетелей или их родственников среди эскимосов, которые бы подтвердили мой расчет: самолет потерпел катастрофу между 11 и 12 часами дня. Тогда я был бы уверен на сто процентов. В августе я снова отправляюсь с моими друзьями на мыс Оликток. Будем собирать данные для подробной магнитометрической карты. Приборы будут на лодках. Нам очень нужны современная аппаратура и специалисты. Присоединяйтесь к нам!

- Но где я возьму магнитометристов в разгар сезона, судно, валюту? И как получить разрешение американских властей для работы советских специалистов в американских внутренних

водах? - высыпал я разом все свои вопросы.

Курильчик наверняка задумывался над этими же проблемами и жестом успокоил меня:

- Пока мы сделаем все, что сами сможем, а потом будем предпринимать совместные усилия. Поднимем на ноги всех и найдем самолет Леваневского! решительно закончил он.

Пора было ехать на торжественный митинг, и мы воспользовались машиной Вальтера, чтобы добраться до места приземления громовского экипажа. Курильчик и здесь оказался незаменим: он показал нам направление полета АНТ-25; луг, где, когда приземлялся самолет, паслись телята. Громов несколько раз прогонял их...

- Вот здесь АНТ-25 стоял несколько суток. Я думаю, что большинство жителей Южной Калифорнии побывали в те дни на этом лугу. Конечно, это было выдающееся событие! - торжественно завершил свой рассказ Вальтер.

Вечером, когда несколько утомленная чета Курильчиков прощалась с нами, Вальтер сказал:

- Как только вернусь с Аляски, сразу напишу вам и генералу Байдукову. Ждите новостей.

Действительно, уже 2 сентября он отправил письмо Байдукову:

"Генерал Байдуков, думаю, что у меня есть кое-что интересное для Вас и членов семей экипажа Леваневского. С 6 по 20 августа 1987 года я находился на Аляске и в Северном Ледовитом океане, в районе островов Тэтис и Спай. Моя группа состояла из пяти водолазов, двух специалистов по электронике, биолога по Северу, фотографа и меня плюс пять членов экипажа судна, которое выделила нам АРКО. Без поддержки "Атлантик Ричфилд ойл-компани" я бы не смог осуществить эту экспедицию... Наш магнитометр и электронное оборудование небольшого радиуса действия зафиксировали примерно 30 аномалий от металлических предметов с такими высокими амплитудами, как 15, 18 и 20 гамма. Эти данные получены в связке и показывают крупный объект в поисковой зоне. Все данные получены точно в предполагаемой мною поисковой зоне - она упоминается в отчете Келлемса. Наши водолазы не смогли поднять ни одного куска предполагаемого самолета. Слой песка в 5-8 футов покрывает металлические объекты. Я спросил оператора магнитометра о возможной массе предмета, вызывающей аномалию амплитудой 20 гамма. Он ответил, что если исследуемый объект находится на расстоянии 30 - 35 футов от магнитометра, то прибор может зафиксировать массу весом 400 - 500 фунтов1.

1 То есть примерно 120 - 150 кг. Моторы Н-209 весили по 700 килограммов, тем более приборы не могут их не заметить.

Чтобы доказать или опровергнуть гипотезу, что там самолет Леваневского, мы должны вернуться в этот район на следующий год с той же командой, но необходимо дополнительное гидроакустическое оборудование. Нам также понадобятся драги и несколько резиновых лодок длиной от 18 до 20 футов. По моим расчетам, это обойдется приблизительно в 300 - 400 тысяч рублей. Это очень маленькая сумма в сравнении с миллионами, затраченными Россией во время поисков 1937 - 1938 годов. Мы находимся в критической стадии исторического поиска самолета Леваневского. Я хотел бы видеть представителей Вашей страны на завершающем этапе поисков. Это - в наших общих интересах культурного обмена и проявления международной доброй воли..."

Вскоре Курильчик прислал мне письмо с фотографиями, сделанными в экспедиции, карту с сеткой магнитометрических данных и карту глубин. Вальтер сообщил, что если во времена Келлемса, судя по его отчету, глубина воды в этом районе достигала 25 - 30 футов, то их измерения спустя полвека показали 12 - 18 футов. Дно океана в основном ровное, покрыто гравием и илом. Очевидно, наносной слой накопился за эти годы. Далее Вальтер писал:

"В летние месяцы между островами Тэтис и Спай проходят айсберги. В некоторых местах они перепахали дно. Вы можете видеть доказательство этого на диаграммах магнитометра. Кроме того, это объясняет разброс частей и разрушение самолета. Однако я предполагаю, что фюзеляж большей частью сохранился. Холодная вода, небольшая соленость и то, что самолет покрыт песком, - все это должно послужить защитой...

В августе 1988 года нам понадобится следующее электронное оборудование: донный профилограф, магнитометр, радиолокационная станция мини-диапазона (радиодальномер), пять металлоискателей, два воздушных компрессора, два-три генератора.

Радиолокационная станция будет состоять из трех передатчиков - на островах Тэтис, Спай и мысе Оликток. Она обеспечит нас навигационной помощью, облегчит поиски с судна. Донный профилограф поможет определить предметы под слоем песка на дне океана. После того как мы с помощью магнитометров обнаружим точное местонахождение аномалий, сбросим буи для водолазов, чтобы изучить дно металлоискателями. Если они подтвердят присутствие металлических предметов, водолазы используют грунтосос. Он переместит ил и гравий на 100 - 150 футов от места, где будут

работать водолазы. Потребуется не менее пяти водолазов...

Мы уже обращались в госдепартамент США с информацией о совместных исследованиях. Они знают о наших планах. Если Вы можете получить лодки и оборудование, я попытаюсь получить согласие госдепартамента... Мы должны провести большую подготовительную работу".

Но Вальтеру Курильчику не удалось организовать поисковую экспедицию в августе 1988 года. Он не собрал необходимых средств, а фирма АРКО не смогла оказать необходимого содействия из-за собственных материальных трудностей. Об этом Курильчик рассказал в Генеральном консульстве СССР в Сан-Франциско, где встретился с вице-консулом Сергеем Айвазяном - внуком радиста Галковского, члена экипажа Н-209.

Вальтер вручил Сергею фотодневник экспедиции 1987 года, камешки со дна моря - с места, где могут быть остатки самолета Н-209, и его миниатюрную модель.

Все эти сокровища Сергей Айвазян привез в Москву с напутствием Курильчика совместными усилиями организовать поисковую экспедицию в 1989 году...

Полвека назад были прекращены поиски самолета Н-209, экипаж которого мечтал проложить первую грузо-пассажирскую трассу между СССР и США по самому короткому пути - через Арктику. И мы должны исполнить свой гражданский и сыновний долг, организовать совместные поиски самолета Леваневского и раскрыть наконец трагическую тайну XX века.